Προς

α) Τα μέλη της Π.Γ. και της ΚΠΕ του ΣΥΝ

β) Την Κοινοβουλευτική Ομάδα

γ) Το τμήμα

<u>Θέμα</u>: Για τη φορολόγηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την κατάργηση του άρθρου 107 του Συντάγματος

Σύντροφοι και συντρόφισσες,

Σας είναι γνωστό ότι από πολύ καιρό τώρα, έχω θέσει με επιστολή μου προς τα μέλη της ΠΓ του ΣΥΝ, το θέμα της κατάργησης των σκανδαλωδών φορολογικών υπερπρονομίων τα οποία απολαμβάνουν οι ελληνικές εφοπλιστικές, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, στην Ελλάδα.

Την πρώτη επιστολή μου έδοσα στα μέλη της ΠΓ της ΚΠΕ επί προεδρίας Μ.Δαμανάκη, τη δε δεύτερη επί της πρώτης προεδρίας του Ν.Κωνσταντόπουλου

Λυπούμαι αληθινά γιατί εξαναγκάζομαι να επαναφέρω το θέμα και να εκφράσω ταυτόχρονα τη βαθύτατή μου δυσαρέσκεια αφού σε μιας τέτοιας έκτασης φορολογική και αντισυνταγματική συνάμα εκτροπή, το κόμμα δεν έχει επιδείξει καμμιά απολύτως δημόσια πρωτοβουλία και εν όψει της αναθεώρησης του Συντάγματος δεν έχει επίσης επιδείξει κανένα ανάλογο ενδιαφέρον. Διότι, όπως ασφαλώς θα διαπιστώσετε το σκανδαλώδες καθεστώς των φορολογικών απαλλαγών του ελληνικού εφοπλισμού, δεν έχει μόνο τις αυτονόητες προεκτάσεις οικονομικής και κοινωνικής σημασίας, αλλά διαπλέκεται και με ζητήματα συνταγματικής νομιμότητας αφού έχει περιβληθεί με το άρθρο 107 του Συντάγματος αυξημένη τυπική ισχύ και η κατάργησή του δεν είναι δυνατή χωρίς την προηγούμενη κατάργηση ή την τροποποίηση του αναφερθέντος άρθρου (107) του Συντάγματος!

Για να γίνει κατανοητή η προκλητική και σκανδαλώδης φύση αυτού του καθεστώτος θα περιοριστώ εδώ να σας υπενθυμίσω εντελώς συνοπτικά τα βασικά στοιχεία αυτής της υπόθεσης.

Με το ν.δ. 2687/1953 “περί επενδύσεων και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού” καθιερώθηκε ειδικό προνομιακό φορολογικό αλλά και επενδυτικό καθεστώς για το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Με το άρθρο 107 του Συντάγματος “Νομοθεσία προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού, φορολογίας πλοίων κλπ Αναθεώρηση συμβάσεων δικτατορίας” τόσο το ν.δ. 2687/1953 όσο και διατάξεις του νόμου 27/75 “περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεων συναφών θεμάτων” δόθηκε στο νομοθετικό αυτό καθεστώς η αυξημένη τυπική ισχύς την οποία είχε και πριν την τελευταία συνταγματική αναθεώρηση. Το άρθρο 107 του Συντάγματος όμως βρίσκεται όπως θα διαπιστώσετε σε προφανή αντίθεση με θεμελιώδεις συνταγματικές διατάξεις όπως πχ αυτές του άρθρου 4 και του άρθρου 17 παράγρ. 1 κά. Η θέσπιση του επιβλήθηκε και διατηρήθηκε μέχρι και σήμερα ακριβώς για να προσδόσει ισοβιότητα σ΄ένα πλέγμα προνομιακών νομοθετικών ρυθμίσεων υπέρ του εφοπλισμού το οποίο ευρισκόμενο σε καταφανή παρέκλιση από τις αρχές της ισονομίας και του οφέλους της εθνικής οικονομίας κινδύνευε να ανατραπεί από μια τυχόν αλλαγή συσχετισμών και τις εξουσίες του κοινοβουλίου τις οποιες το άρθρο 107 ουσιαστικά καταργεί.

Με βάση αυτό το καθεστώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικής ιδιοκτησίας δηλαδή οι Ελληνες εφοπλιστές φορτηγού και επιβατηγού ναυτιλίας απηλλάγησαν οιασδήποτε φορολογικής υποχρέωσης προς το ελληνικό κράτος! Η πλήρης απαλλαγή από κάθε φόρο ισχύει και για τα νομικά και τα φυσικά πρόσωπα! Η μόνη οικονομική υποχρέωση του ελληνικού πλοίου εξαντλείται στην καταβολή χρηματικής εισφοράς προς το ελληνικό δημόσιο υπολογιζόμενη σε εκατοστό του αμερικάνικου δολλαρίου ανά τόννο ολικής χωρητικότητας του πλοίου. Αλλά και αυτή η μηδαμινή υποχρέωση των εφοπλιστών διέπεται πρόσθετα από πλήθος εξαιρέσεων απαλλαγών και μειώσεων της εισφοράς πλοίων.

Για να κατανοηθεί το μέγεθος της αδικαιολόγητα προνομιακής μεταχείρισης θα κάνουμε μία διάκριση μεταξύ της φορτηγού διεθνούς ναυτιλίας και της επιβατηγού ακτοπλοϊκής ή τουριστικής ναυτιλίας οι οποίες ασκούνται κατά βάση εντός εθνικού χώρου και επιπλέον η επιβατηγός ακτοπλοϊκή αποτελεί τμήμα των εθνικών ας πούμε μεταφορών.

Για την πρώτη κατηγορία την φορτηγό ναυτιλία, η οποία πράγματι δρα σ΄ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον προβάλλεται το επιχείρημα της ανάγκης προνομιακής φορολογικής μεταχείρισης προκειμένου να συγκροτηθούν τα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας και να αποτραπεί η μεταγραφή των ελληνικών φορτηγών πλοίων στα νηολόγια των "σημαιών ευκαιρίας" οι χώρες των οποίων έχουν πράγματι εγκαθιδρύσει καθεστώτα μεγάλων φορολογικών διευκολύνσεων. Εκτός των παραδοσιακών "σημαιών ευκαιρίας" είναι επίσης αλήθεια ότι και ευρωπαϊκές χώρες έχουν ιδρύσει τα λεγόμενα δεύτερα ή διεθνή νηολόγια στα οποία εντάσσονται τα εθνικά φορτηγά πλοία διεθνών μεταφορών.

Αλλά αν η ελληνική φορτηγός ναυτιλία δρα πράγματι σ΄ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον το οποίο οδηγεί σε μια προβληματική ειδικών προστατευτικών φορολογικών ρυθμισεων η επιβατηγός ακτοπλοϊκή ή η τουριστική ναυτιλία ποιόν διεθνή ανταγωνισμό αντιμετωπίζουν ώστε να απολαμβάνουν ειδικών φορολογικών προνομίων;

Η επιβατηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία δεν αντιμετωπίζει κανέναν διεθνή ανταγωνισμό, Αντίθετα συγκροτείται και δρα μονοπωλιακά. Είναι γνωστό ότι το κράτος διατηρεί το αποκλειστικό δικαίωμα της έκδοσης των λεγόμενων "αδειών σκοπιμότητας" (ΥΕΝ) βάσει των οποίων **ορισμένες μόνο** εταιρείες αποκτούν το δικαίωμα της μακρόχρονης και μονοπωλιακής εκμετάλλευσης των ακτοπλοϊκών γραμμών. Συνάμα οι κυβερνήσεις που ορκίζονται στην αρχή της ελεύθερης αγοράς και του ανταγωνισμού αποφεύγουν συστηματικά να διεξάγουν οποιοδήποτε διαγωνισμό ο οποίος θα είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της τιμής των εισιτηρίων ή την ποιότητα των πλοίων. Είναι επίσης γνωστό ότι όποιος βάλει στο χέρι μια άδεια σκοπιμότητας δρομολόγησης πλοίου ξυπνάει αφορολόγητος εκατομμυριούχος. Αξίζει εδώ να σημειωθεί επίσης ότι η μονοπωλιακή ή ολιγοπωλιακή άσκηση του μεταφορικού έργου στην ακτοπλοϊα δεν συνοδεύεται όπως θα περίμενε κανείς από μια διατίμηση της τιμής των εισιτηρίων. Αντίθετα από ότι πιστεύεται η τιμή των εισιτηρίων Α και Β θέσης καθορίζεται ελεύθερα από το συγκοινωνιακό μονοπώλιο των εφοπλιστών και μόνο η τουριστική θέση είναι σε διατίμηση.

Για παράδειγμα το 1995 η επιβατηγός ακτοπλοϊα μετέφερε 12 εκατ. άτομα και περί τα 3 εκ. αυτοκίνητα. Ο συνολικός τζίρος της υπολογίζεται σήμερα στα 500-600 δις ετησίως και τα καθαρά κέρδη αστα 300-400 δις το χρόνο τα οποία καρπώνεται μια χούφτα εφοπλιστών. Η απώλεια φορολογικών εσόδων υπολογίζεται πάνω από 100 δις ετησίως.

Ας σημειωθεί ότι όλες οι εμπορικές δραστηριότητες που διεξάγονται στα πλοία είναι επίσης αφορολόγητες γι΄αυτό και δεν υπάρχουν ταμειακές μηχανές.

Η μεγάλη τουριστική ελληνική ναυτιλία σε ότι αφορά το κομμάτι εκμετάλλευσης των κρουαζιερών στις ελληνικές θάλασσες ασκείται επίσης ολιγοπωλιακά, προστατευόμενη όπως είναι γνωστό από το λεγόμενο καμποτάζ. Δεν έχουμε επαρκή στοιχεία για να μιλήσουμε υπεύθυνα για τα ετήσια έσοδα που πραγματοποιεί αλλά γενικά είναι γνωστό ότι οι δραστηριότητες των κρουαζιεροπλοίων συσσωρεύουν τεράστιο πλούτο στους ιδιοκτήτες τους ο οποίος επίσης είναι αφορολόγητος.

Με ένα λόγο: Ενας τεράστιος πλούτος ο οποίος αποτιμάται πάνω από 1 τρις με καθαρά κέρδη που υπερβαίνουν τα 600 δις ετησίως παραμένει αφορολόγητος.

Ενα άλλο καθεστώς που αποτελεί πράγματι σκάνδαλο και πρόκληση προς την ελληνική κιονωνία και το οποίο χαρακτηρίζει τη δουλοφροσύνη του δικομματισμού προς την εφοπλιστική ολιγαρχία είναι οι μειωμένες εφοπλιστικές ασφαλιστικές εισφορές προς το ΝΑΤ. Το καθεστώς αυτό εντάσσεται και προστατεύεται επίσης από το ν.δ. 2687/1953 και το άρθρο 107 του Συντάγματος.

Πιό συγκεκριμένα:

Οι εφοπλιστικές εισφορές προς το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο ανέρχονται στο 13% κατ΄αντίθεση προς την υπόλοιπη εργοδοσία (πχ ΙΚΑ) η οποία καταβάλλει ποσοστό 26,5% περίπου.

Η ρύθμιση αυτή αποτελεί χαριστική πράξη και στην πραγματικότητα άτυπη επιδότηση πολλών δισεκατομμυρίων μόνο προς τους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας και των κρουαζιεροπλοίων αφού τα τεράστια ελλείμματα που γεννώνται εξ αιτίας της χαμηλής ασφαλιστικής εισφοράς του εφοπλισμού καλύπτονται αναγκαστικά από τον προϋπολογισμό τα βάρη του οποίου εν συνεχεία μετακυλιούνται δια της υπερφορολόγησης στο κοινωνικό σύνολο. Η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού εξ αυτής της αιτίας υπολογίζεται στα 60 περίπου δις το χρόνο!....

Απ΄όσο σας εξέθεσα γίνεται ολοφάνερο ότι τόσο τα πολιτικά κόμματα στο σύνολό τους όσο και οι κοινωνικοί φορείς ιδιαίτερα οι συνδικαλιστικοί φορείς των εργαζομένων και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων απέναντι αυτού του πελώριου σκανδάλου των τεράστιων φοροαπαλλαγών ενός τμήματος των εφοπλιστών οι οποίες δεν θεμελιώνουν από καμμιά οικονομική ή κοινωνική σκοπιμότητα δεν μπορούν άλλο να σιωπούν.

Ζητώ από την ΠΓ του ΣΥΝ και την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κόμματος:

α) Να φέρει το θέμα των φοροαπαλλαγών και των μειωμένων εισφορών προς το ΝΑΤ στη Βουλή.

β) Να προτείνει την κατάργηση του άρθρου 107 του Συντάγματος εν όψει της συζητούμενης αναθεώρησής του.

γ) Να ζητήσει την κατάργηση του ν.δ. 2687/1953 του οποίου η χρησιμότητα μετά την πλήρη ένταξη της Ελλάδας στην ΕΕ είναι μηδανιμή και εν πάσει περιπτώσει να ζητήσει την εξαίρεση εφαρμογής του επί των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές εντός του εθνικού χώρου.

Τέλος, να ζητήσει την κατάργηση των μειωμένων ασφαλιστικών εισφορών των εφοπλιστών προς το ΝΑΤ και την πλήρη εξομοίωσή τους προς τις εισφορές των εργοδοτών του ΙΚΑ. Το τελευταίο αυτό αίτημα δεν περιορίζεται στις κατηγορίες των επιβατηγών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοια, αλλά αφορά όλες τις κατηγορίες των πλοίων μηδέ της διεθνούς εξαιρουμένης.

Θέτοντας τον εαυτό μου και τις όποιες γνώσεις κατέχω επί του θέματος στην υπηρεσία της ΠΓ και της ΚΟ, ελπίζω ότι θα μου γνωστοποιήσετε τις αποφάσεις τις οποίες σκέπτεσθε να λάβετε.

Συντροφικά

Δ.Σουλιώτης

Μέλος της ΚΠΕ του ΣΥΝ